WP-1-354-3 Lebensgrundlagen erhalten

Antragsteller*in: KV Rhein-Sieg
Beschlussdatum: 25.11.2021

Änderungsantrag zu WP-1

Von Zeile 354 bis 357:
getakteter Busverkehr im Regelbetrieb kaum genutzt wird. Wir beenden das Tarifchaos und führen ~~in den nächsten zehn Jahren schrittweise~~nach einem Gesetzgebungsverfahren ein solidarisch finanziertes Bürger*innenticket für ganz NRW ein. Die bisherigen Tarife des ÖPNV werden durch Beiträge aller über 18-Jährigen Einwohner*innen ersetzt. Die Beitragshöhe hängt von der Angebotsqualität ab und liegt unter 20 Euro monatlich. Auch Arbeitgebende, Übernachtungsgäste und Großveranstalter werden in die Finanzierung einbezogen - vergleichbar der Abgabe der Arbeitgebenden in Frankreich -, wenn sie Vorteile durch das Bus- und Bahnangebot haben. Im Gegenzug können alle Bürger*innen Busse und Bahnen in NRW ohne weitere Kosten nutzen. Vorteil der solidarischen Finanzierung ist nicht nur eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV, die auch einen Ausbau ermöglicht. Vielmehr werden Familien unterstützt, der Arbeitsmarkt für Arneitnehmende erweitert, die Justiz entlastet und auch mehr Teilhabe für Bürger*innen mit geringem Einkommen ermöglicht. Weniger Autoverkehr trägt zu höherer Lebensqualität und verbessertem Klima bei. Den Anfang macht das kostenlose Ticket für Schüler*innen und junge Menschen bis 18 Jahre. Wir senken

Begründung

Das vom Landesvorstand vorgeschlagene und zu begrüßende Bürger*innenticket ist ein Meilenstein/ Leuchtturm im Mobilitätsbereich. Es betrifft alle und sollte deshalb ausführlicher als mit einem Satz vorgestellt werden. Daneben wird insbesondere ein Arbeitgebendenbeitrag vorgeschlagen: Der öffentliche Nahverkehr leidet seit Jahrzehnten an Finanzierungsproblemen, die sich in Zeiten der Corona-Krise noch verschärft haben. Es wird immer schwieriger, höhere Ticketpreise durchzusetzen. Schon vor der Coronakrise war absehbar, dass die beiden Finanzierungssäulen „Ticketerlöse“ und „Steuerfinanzierung“ nicht ausreichen, um einen von allen gewünschten Ausbau des ÖPNV zu erreichen -selbst wenn der Bund für alle 16 Länder weitere Steuergelder zur Verfügung stellt.

Im Jahr 2019 – vor Corona – wurden 2,76 Mrd. Euro Fahrgelder in NRW eingenommen. Wenn alle über 18 Jahre alten Menschen in NRW im Durchschnitt 18 Euro im Monat zahlen, würden heute rund 250 Mio. Euro mehr im Jahr zur Verfügung stehen.

Die rechtliche Machbarkeit des Bürger*innen-Tickets durch ein Landesgesetz wird in verschiedenen Gutachten nicht (mehr) in Frage gestellt.

Wir treten für eine möglichst rasche Einführung und eine Beitragsstaffelung je nach Größe des Vorteils ein: Beitragszahler, die in schlechter mit ÖPNV versorgten Gebieten wohnen, zahlen weniger als die in gut versorgten Gebieten. Wenn man ohne Fahrschein in ganz NRW ohne Ticket mit dem Nahverkehr unterwegs sein kann, hat man einen Vorteil, auch wenn man zunächst mit anderen Verkehrsmitteln zur nächsten Haltestelle fahren muss. Die Zeit für Gesetzgebung und Umsetzung kann für den Ausbau des ÖPNV genutzt werden.

Neben dem Bürger*innenticket schlagen wir insbesondere einen Arbeitgeber*innen-Beitrag vor, um den ÖPNV nachhaltig und zukunftssicher zu finanzieren. So können z.B. auch die Arbeitnehmenden einbezogen werden, die nicht in NRW ihren Wohnsitz haben, aber hier arbeiten. Je nach Modell können rund eine Milliarde Euro pro Jahr erzielt werden. In Frankreich trägt z.B. eine kommunale Verkehrssteuer („Versement transport“), die von Arbeitgebenden gezahlt wird, wesentlich zur Finanzierung des ÖPNV

bei. Die Wirtschaft profitiert erheblich von der Erreichbarkeit durch den ÖPNV („Berufsverkehr“). Das Beitragsrecht setzt voraus, dass für eine mögliche Nutzung ein Vorteil besteht. So sollte beispielsweise die nächste Haltestelle 800 m Luftlinie vom Arbeitgebenden entfernt liegen und stündlich bedient werden. Betriebsstätten, Großveranstalter, Übernachtungsgäste müssten ohne diesen Vorteil nichts zahlen.

Wir wollen kein bürokratisches Monstrum: So ist es vorstellbar, dass eine Landesverkehrsgesellschaft den Beitragseinzug gegen Kostenerstattung übernimmt und nicht die Kommunen. Soziale Aspekte sollen bei der Beitragsstaffelung keine Rolle spielen, um bürokratische Erhebungen und Änderungsdienste zu vermeiden. Der Beitrag ist günstiger als ein 365-Euro-Ticket und weniger als im Arbeitslosengeld 2 vorgesehen.

Der Zahlungspflicht steht insbesondere gegenüber, dass alle Kinder und Jugendliche "kostenlos" fahren.